Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **4/5 (1876)**

Heft 14

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Kleinere Mittheilungen.

Eidgenossenschaft.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 28. März. Am 20. März hat der Bundesrath beschlossen, den Regierungen des deutschen Reiches und Italiens, so wie den betheiligten Cantonsregierungen und Eisenbahndirectionen die Berichterstattung der Gotthardbahndirection vom 3. d. Mts. über die Finanzlage der Unternehmung zu übermitteln und den beiden erstgenannten Regierungen auf die erste Hälfte des nächsten Mai die Abhaltung einer Conferenz in Bern vorzuschlagen. B.

Cantone.

Aargau. Seit bald 30 Jahren steht die Erstellung einer ordentlichen Verbindungsstrasse zwischen Frick und Laufenburg über den Kaistenberg auf der Tagesordnung der betheiligten Gemeinden. Da nun die Bötzbergbahn den Verkehr erleichtert hat und die Bahn Stein-Laufenburg-Koblenz vielleicht in einem Jahre erstellt sein wird, ist das Bedürfniss einer grossen Fahrstrasse nicht mehr so dringend nothwendig; es ist desshalb der Vorschlag gemacht worden, ein wenigstens 8′ breites Strässchen anzulegen, um den Lokalverkehr über den Berg zu vermitteln. B. N.

Basel. Der erste Anstoss zum Umbau der Dohlen und zu systematischer Behandlung der unterirdischen Verhältnisse Basels erging im Jahr 1856 in Folge der Erfahrungen im Cholerajahr 1855. Zehn Jahre blieb die Sache bei nur vorläufigen Berathungen. In Folge der starken Nervenfieberepidemie in den Jahren 1865 und 1867 erhielt das Baukollegium dafür bestimmtere Aufträge.

Im Jahr 1868 erschien der erste Canalisationsplan von Hrn. Kantonsingenieur Merian, welcher im Jahr 1870 umgearbeitet wurde. Im Jahr 1871 erfolgte die erste Expertise durch Hrn. Ingenieur Bürkli aus Zürich, im Jahr 1872 die zweite Expertise durch die HH. Lindley, Wiebe und Bürkli. In demselben Jahr wurde der Plan in seinen Hauptzügen ausgearbeitet, das Gesetz entworfen und von der Canalisationscommission berathen. In den Jahren 1873 und 1874 beschäftigte sich der Kleine Rath mit der ganzen Angelegenheit, so dass die Vorlage am ersten Februar 1875 dem Grossen Rathe unterbreitet werden konnte. Nach 8½ Monaten am 18. October 1875 trat der Grosse Rath darauf ein, überwies das Gesetz einer Grossrathscommission, und nahm dasselbe nahezu einstimmig, ohne irgend welche erhebliche Opposition, am 28. Februar 1876 an. B. N.

Basel. Regierungsraths-Verhandlungen vom 1. April. Das Baudepartement beantragt Abänderung der für die Thiersteiner-Allee im Gundoldinger Quartier früher angenommenen Baulinie, in der Weise, dass Bau- und Strassenlinien parallel mit der frühern Linie um circa 17 Fuss weiter gegen Südosten gerückt würden. Die Distanz der Baulinien bliebe unverändert. B. N.

Bern. Die Verwaltung des Inselspitals in Bern hat einstimmig den Neubau dieser Anstalt beschlossen. Die Kosten des Neubaues sollen auf 3 Mill. Fr. veranschlagt sein. Es sei die Absicht vorhanden, sich mit dem Regierungsrathe ins Einvernehmen zu setzen, damit das alte Inselgebäude mit der Staatsapotheke zum Universitätsgebäude umgebaut und der neue Inselspital an der Stelle der alten Hochschule neu aufgebaut werde. N. Z. Z.

Zürich. Aus den Stadtrathsverhandlungen vom 29. März 1876.

Für den untern Mühlesteg wird ein Eisenbelag, der sich beim obern Mühlesteg bis jetzt bewährt hat, in Aussicht genommen und desshalb ein Credit von Fr. 25,000 verlangt. — Um die Weiterschaffung des Ausbruchmaterials des Tunnels und des Einschnittes für die Station Stadelhofen der rechtufrigen Seebahn zu fördern, wird die Bauverwaltung ermächtigt, eine Brücke für 2 Rollbahngeleise über den Hafen zu erstellen und 8 Transportschiffe anzuschaffen. N. Z. Z.

Die für den Bau der Börse nöthigen Pläne sollen durch eine öffentliche Concurrenz erlangt werden und es hat der erweiterte Vorstand der kaufmännischen Gesellschaft als Preisrichter gewählt die Herren Architect Semper in Wien, Architect Franel in Genf, Professor Lasius in Zürich, Bauherr Vögeli-Bodmer in Zürich, Commandant Konrad Bürkli in Zürich. — Sämmtliche Herren haben die Annahme der Wahl erklärt. — Das Preisgericht hat seine Arbeiten bereits begonnen und es kann in den nächsten Tagen das Programm für den Börsenbau als abgeschlossen betrachtet und zur Ausschreibung der Concurrenz geschritten werden. N. Z. Z.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen: 23,8 M. Airolo: 17,6 M. Total: 41,4 M., mithin durchschnittlich per Tag 5,9 M.

Gotthardbahn. Die vorberathende Commission von 14 Mitgliedern (sind eigentlich nur 13) welche der Bundesrath in Sachen der Gotthardbahn ernannt hat, sind folgende:

a) Technische Commission.

1. Koller, Inspector der Gotthardbahn. 2. Blotnitzki, Inspector des Eisenbahn-Departements. 3. Salis, Ober-Bauinspector. 4. Würthenau, Obering. der S.C.B. 5. Moser, Obering. der N. O. B. 6. Bridel, Obering. der Jura-Bern-Bahn. 7. Wetli, Kantonsing., Zürich.

b. Betriebscommission.

1. Koller, Inspector der Gotthardbahn. 2. Seiffert, Administrativer Inspector des Eisenbahn-Departements. 3. Sailer, Director der S. C. B. 4. Eug. Escher, Director der N. O. B. 5. Stoll, Generaldirector Zürich. 6. Egger, Maschinenmeister der S. C. B. 7. Maey, Maschinenmeister der S. N. O. B.

Der Tunnelunternehmer Favre hat am 1. April durch seinen Advocaten Rambert dem Bundesgericht eine Notification zustellen lassen, worin er Sicherstellung für seine Leistungen verlangt oder andernfalls den Vertrag künde.

Emmenthalbahn. Die Vertreter der am Weiterbau der Emmenthalbahn von Burgdorf nach Langnau interessirten Gemeinden haben sich am 10. d. in Solothurn dahin geeinigt, für den sofortigen Ausbau zu wirken und die Direction zu beauftragen, baldigst den Vertheilungsplan des Obligationscapitals (Fr. 1,000,000) einer grössern Vertreterversammlung vorzulegen. Die Gemeinde Rüegsau, die sich durch Aufhebung eines früheren Beschlusses kürzlich gegen die Betheiligung ausgesprochen hat, will man auf irgend eine Weise wieder zu gewinnen suchen. B.

Vitznauer-Rigibahn. Nach Art. 21 der Concession der Vitznauer Rigibahngesellschaft kann von dieser nach fünf Betriebsjahren, also nun auf den Sommer 1876, entweder eine Fahrtaxenermässigung oder die Einführung zweier Wagenclassen gefordert werden. Der Verwaltungsrath benannter Gesellschaft hat nun beim schweiz. Eisenbahndepartement zu Handen des Bundesrathes das Gesuch gestellt, es möchte einstweilen dieses Verlangen nicht zur Geltung gebracht werden. Das Eisenbahndepartement hat die Regierung von Luzern über dieses Gesuch einvernommen. Diese hat erwiedert, dass man mit Rücksicht auf die vom Verwaltungsrath vorgebrachten Motive damit einverstanden sei, dass vorderhand für dieses Jahr von obbezeichnetem Rechte kein Gebrauch gemacht werde. B.

Italienische Bahnen. Nach den Tessiner Blättern ist die Eröffnung der Bahn Chiasso-Como auf den 10. October dieses Jahres zu erwarten. N. Z. Z.

Suisse-Occidentale. In Paris ist am 22. März zwischen der Eisenbahngesellschaft Paris-Lyon-Mittelmeer, der schweizerischen Westbahngesellschaft und der Gesellschaft der oberitalienischen Bahnen ein Vertrag unterzeichnet worden, nach welchem ein beträchtlicher Theil der nach Norden bestimmten Waaren statt über den Brenner künftig durch den Mont-Cenis befördert werden soll. Dieser Vertrag bedarf noch der Genehmigung der italienischen Regierung. Nach einer weitern Uebereinkunft zwischen den oberitalienischen Bahnen und der Suisse Occidentale sollen von jeder Station des einen zu jeder Station des andern Netzes in Zukunft directe Billete abgegeben werden und directe Speditionen stattfinden. N. Z. Z.

* * *

Eisenpreise in England

mitgetheilt von Herrn Ernst Arbenz (Firma: H. Arbenz-Haggenmacher) Winterthur.

Die Notirungen sind Franken pro Tonne.

Masselguss.

Glasgow	No. 1	No. 3
Gartsherrie	86,25	75,60
Coltness	87,50	76,25
Shotts Bessemer	101,25	—
f. a. b. Glasgow		
Westküste	**No. 1**	**No. 3**
Glengarnock	81,85	—
Eglinton	73,10	—
f. a. b. Ardrossan		
Ostküste	**No. 1**	**No. 3**
Kinneil	77,50	—
Almond	78,10	—
f. a. b. im Forth		

Cleveland	No. 1	No. 2	No. 3
Gute Marken wie:			
Clarence, Newport etc.	65,60	63,10	60,60
f. a. b. im Tees			
South Wales			
Kalt Wind Eisen	156,25		
im Werk			

Zur Reduction der Preise wurde nicht der Tagescurs, sondern 1 Sch. zu Fr. 1. 25 angenommen.

Gewalztes Eisen.

	South Staffordshire	North of England	South Wales
Stangen ord.	187,50 — 218,75	175,00 — 181,25	165,00 — 168,75
„ best	225,00 — 250,00	187,00 — 193,75	— —
„ best-best	250,60 — 265,60	212,50 — 218,75	— —
Blech No. 1—20	275,00 — 300,00	250,00 — 262,00	— —
„ „ 21—24	312,50 — 337,50	— —	— —
„ „ 25—27	350,00 — 375,00	— —	— —
Bandeisen	250,00 — 275,00	— —	— —
Schienen 30 Kil. und mehr		168,75 — 175,00	162,00 — 168,75
franco Birmingham		im Werk	im Werk

* * *

Gesellschaft ehemaliger Studirender
des
eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittelungs-Commission.

Angebot:

1. Ein bis zwei ganz tüchtige, im Eisenbahnbaufache vollkommen erfahrene Ingenieure, des Französischen und womöglich auch Italienischen mächtig, nach Bern. Eintritt sofort.
2. Ein auch practisch geübter Constructeur in eine Werkzeugmaschinenfabrik der Ostschweiz.
3. Ein tüchtiger Constructeur als Leiter einer Maschinenfabrik, event. Antheilhaber, nach Italien.

Nachfrage:

1. Ein junger Architect.
2. Mehrere ältere und jüngere Ingenieure und Geometer.
3. Mehrere ältere und jüngere Maschinen-Ingenieure.
4. Ein jüngerer Landwirth.
5. Ein Lehrer für Mechanik und Maschinenkunde mit mehrjähriger Thätigkeit in der Praxis und im Lehrfach.

Bemerkungen:

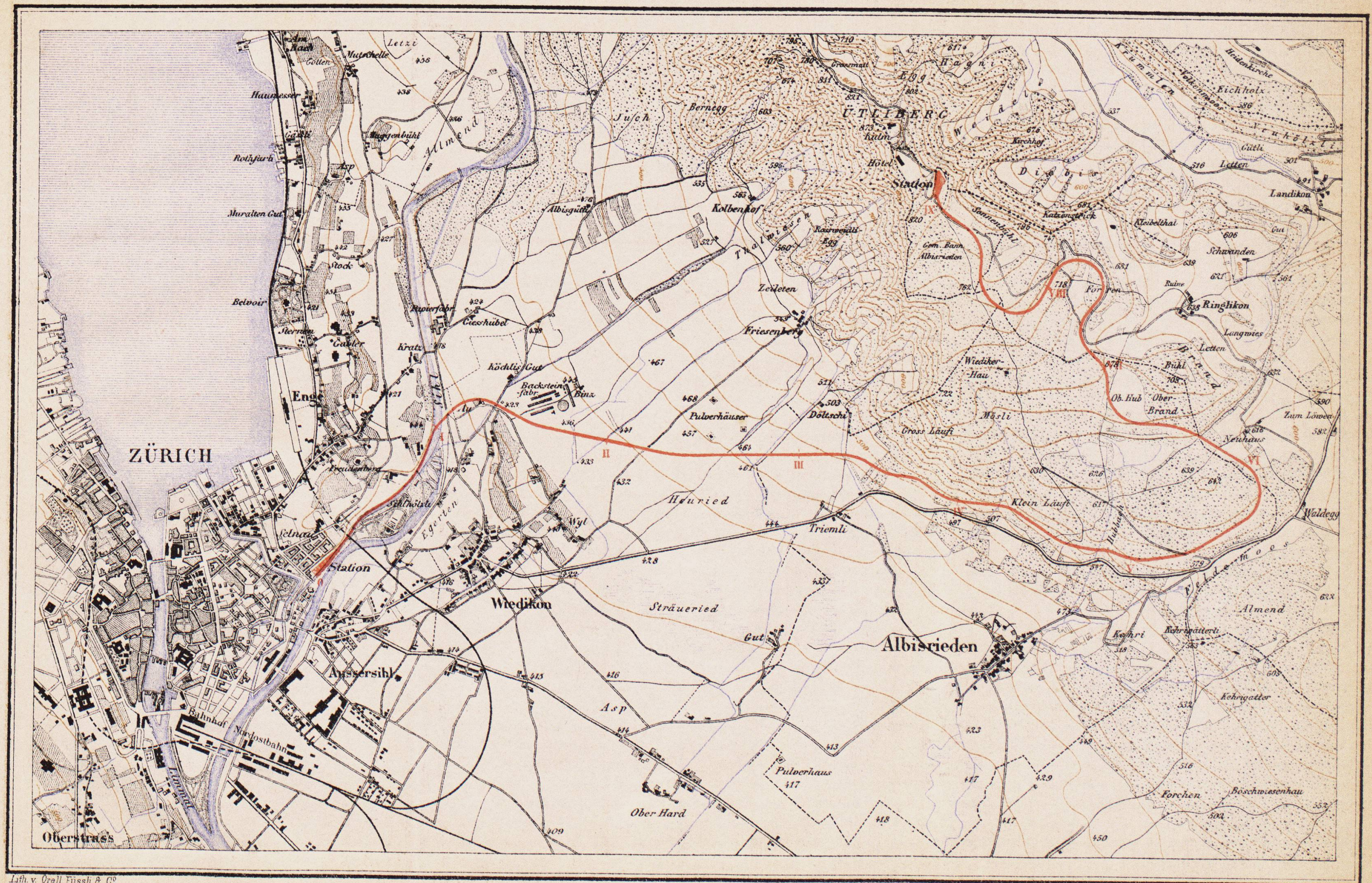
1) Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder ertheilt.
2) Die Stellen-Vermittelung geschieht unentgeltlich.
3) Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das,

Bureau der Stellen-Vermittelungs-Commission:
Neue Plattenstrasse, Fluntern bei Zürich.

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.

UETLIBERGBAHN

Situationsplan im Maasstab von 1: 25000 mit Horizontalen von 20 zu 20 Meter



Lith. v. Orell Füssli & Cº

Verlag v. Orell Füssli & Cº

Maasstab

0 500 1000 1500 2000 meter.

Seite / page

leer / vide / blank